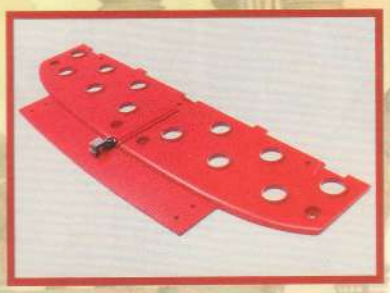
Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 68

ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ СЕДАН

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00068

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 68, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу: info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 700 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

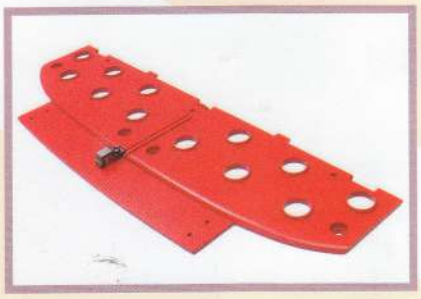
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 03.10.2019.
Дата выхода в свет: 19.12.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Калачьян Григорий, Медведев Влад/ТАСС; 7 (вверху) © РИА Новости; 7 (внизу) © ChristosV/Wikimedia Commons; 8 (вверху) © ИТАР-ТАСС/Архив, (внизу) © Егор Журавлёв/Wikimedia Commons; 9 © Sicnag/Wikimedia Commons; 10 (ввверху) © TheConductor/Wikimedia Commons, (в середине) © Greg Gjerdingen/Wikimedia Commons, (внизу) © Herranderssvensson/Wikimedia Commons; 11 (вверху) общественное достояние, (в середине) © Jeremy/Wikimedia Commons, (внизу) © Alvintrusty/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка кронштейна полки задка

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Переднеприводный седан

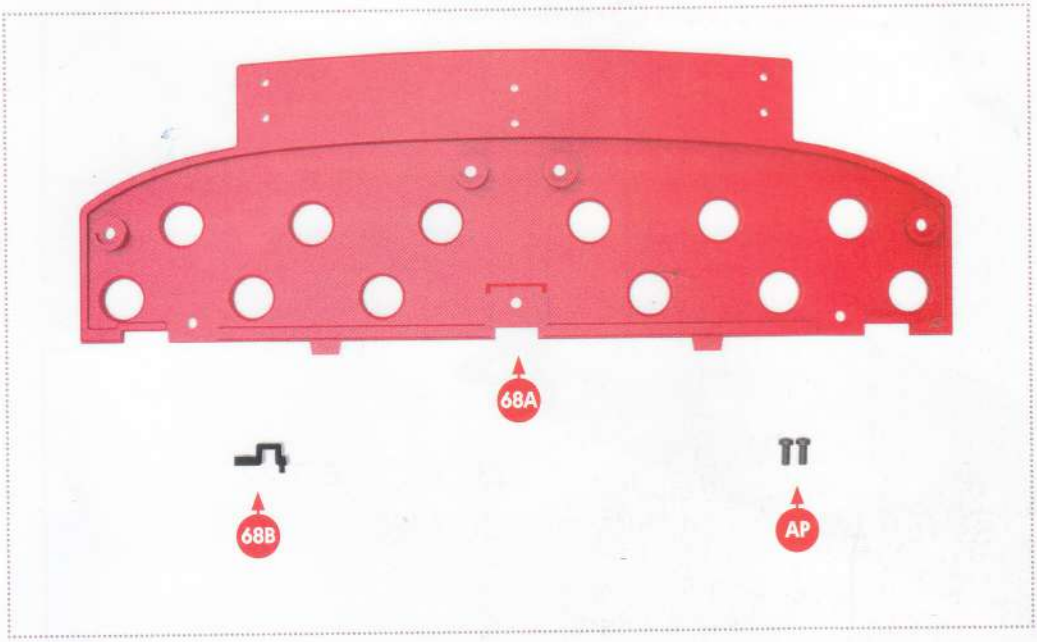
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Линкольн Континентал»: американская мечта

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

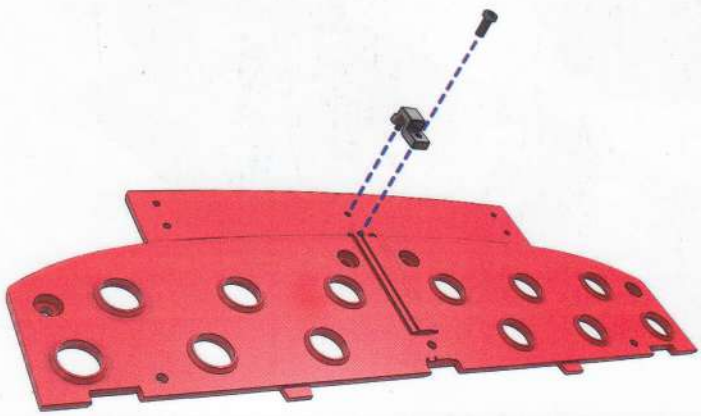
Установка кронштейна полки задка

Используя полученные с этим номером детали, начните собирать полку задка вашей модели ВАЗ-2101.

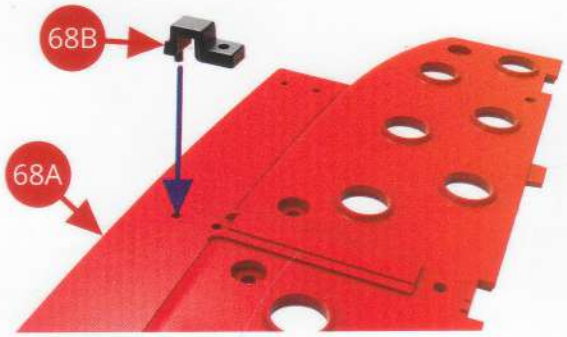


- 68A Полка задка
- 68B Кронштейн полки задка
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (2 шт.)

Схема сборки

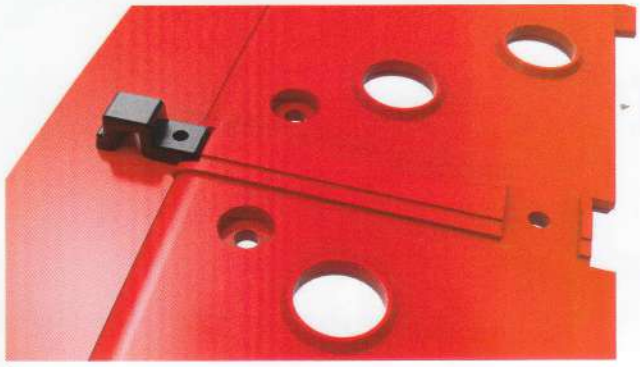


1



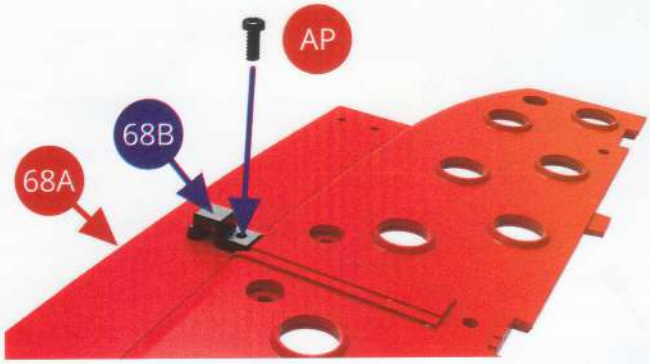
Установите кронштейн полки задка 68B на полку задка 68A.

2



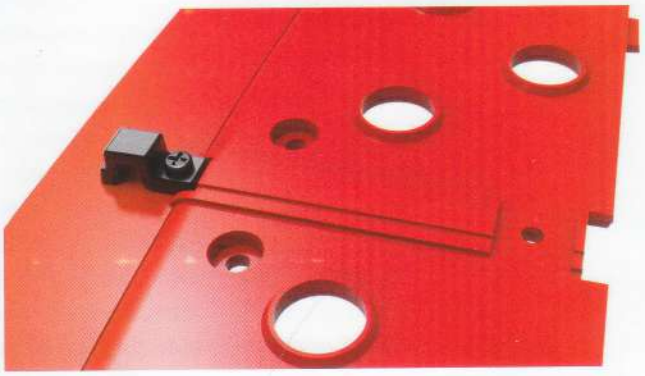
Установленный на полку задка 68A кронштейн полки задка 68B крупным планом.

3



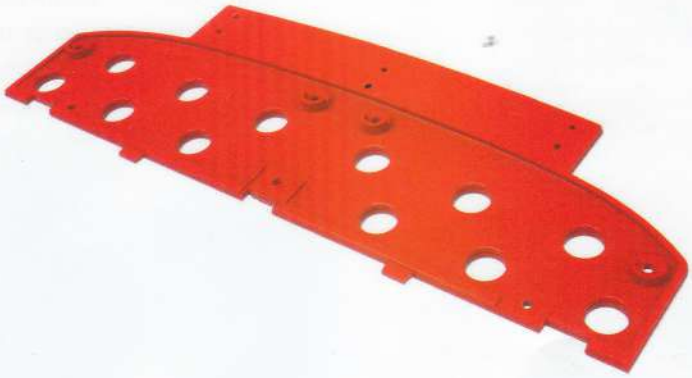
Закрепите кронштейн полки задка 68B на полке задка 68A винтом AP.

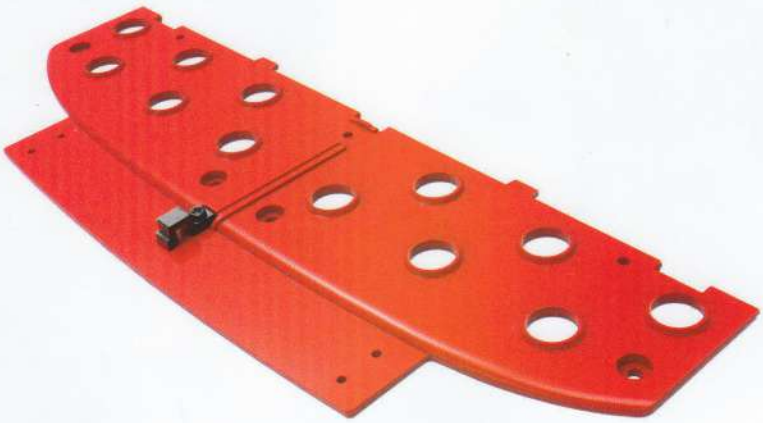
4



Закрепленный на полке задка 68A винтом AP кронштейн полки задка 68B.

Виды узла после сборки





Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

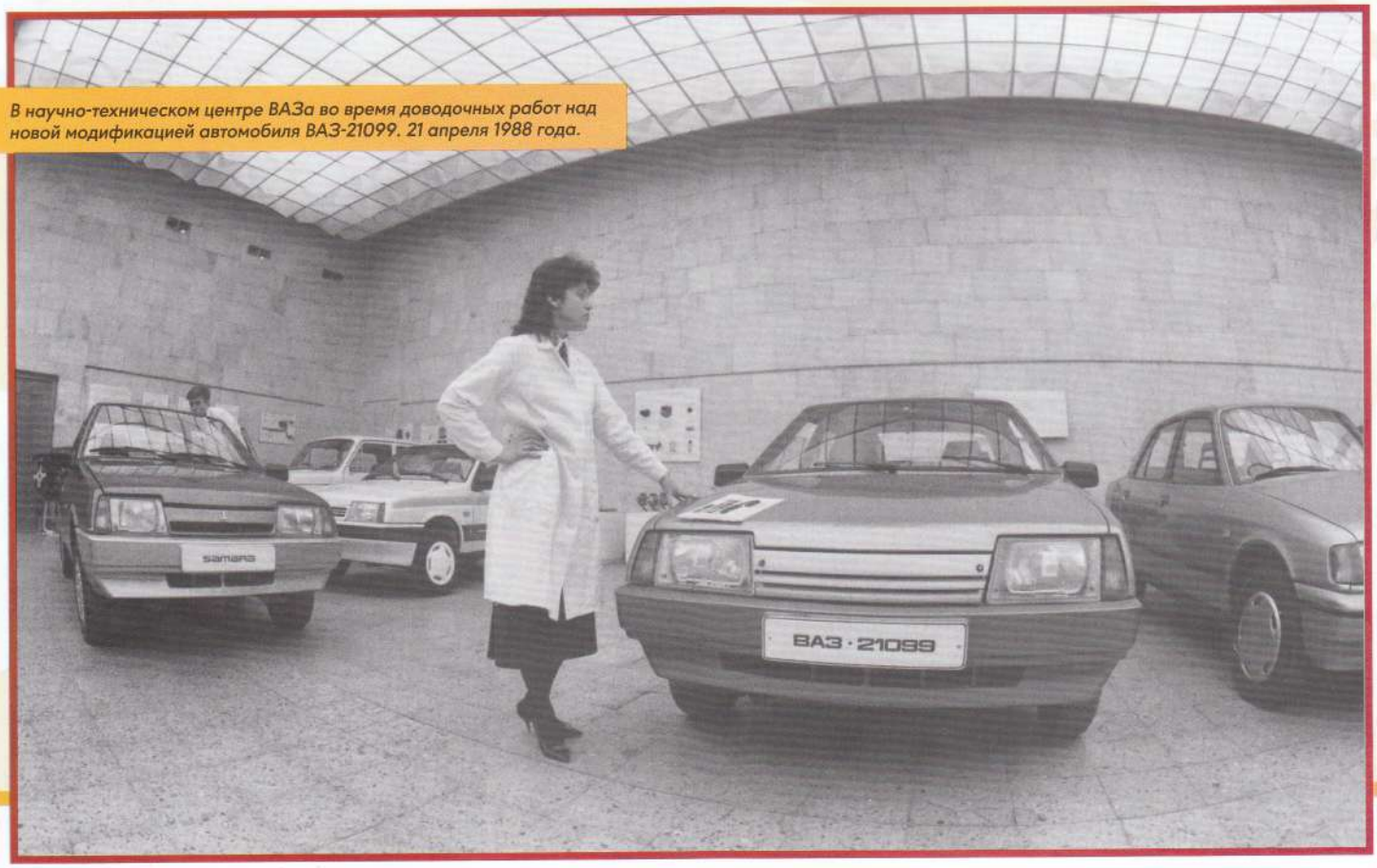
Переднеприводный седан

В СССР традиционно любили седаны. Возможно, потому, что автомобили с другими типами кузовов либо не выпускались, либо выпускались в крайне ограниченных количествах. Именно поэтому базовой версией любого семейства был седан. Но с семейством «Спутник Самара» получилось иначе.

Первым в серию пошел трехдверный хэтчбек, через некоторое время его дополнил еще один хэтчбек, но с пятидверным кузовом. А вот освоение седана изрядно затянулось.

В угоду внешнему рынку

Стоит задаться вопросом, почему с моделями переднеприводного семейства на ВАЗе поступили необычным образом, открыв его не седаном, а хэтчбеком, то есть кузовом в СССР практически неизвестным и малопопулярным. Ответ прост: о внутреннем потребителе никто и не думал. Когда ВАЗ и утверждавший программу завода Минавтопром решили запустить первыми в серию хэтчбеки, то они в первую очередь ориентировались на зарубежного потребителя. Достаточно вспомнить, что почти 50 % продукции АвтоВАЗа шло на экспорт, а половина от этой половины – в капиталистические



В научно-техническом центре ВАЗа во время доводочных работ над новой модификацией автомобиля ВАЗ-21099. 21 апреля 1988 года.

страны, где хэтчбеки производились давно и были весьма популярны. Именно по этой причине первым в серию пошел трехдверный хэтчбек, ориентированный на молодежный спрос, а также призванный стать вторым автомобилем в семье – для женщины-домохозяйки. Подобного рода потребителей в СССР не было в принципе. Поэтому советские граждане не спешили пересаживаться с «Жигулей» на «Спутники».

Седаны больше нравились советскому потребителю, который любой автомобиль рассматривал как грузопассажирский. Автомобиль был (если был) один на семью и должен был уметь все. И в этом плане хэтчбек устраивал далеко не всех – багажник был слишком мал, а к тому же еще и не отделен от салона. Можно, конечно, над этим смеяться, но и людей понять можно: зимой каждая погрузка-выгрузка багажа приводила к остыванию салона. Ну и, наконец, седан всегда выглядел респектабельнее хэтчбека.

Автомобиль ВАЗ-21099. 1993 год.

Долгожданный багажник

Переднеприводный седан получил обозначение ВАЗ-21099, хотя по логике должен был стать «десяткой» – ВАЗ-2110. Дабы ускорить путь седана к конвейеру, на заводе пошли на хитрость, присвоив новой модели индекс модификации. Это избавляло завод от утомительного и длинного процесса приемочных испытаний. В итоге ВАЗ-21099 действительно быстро прошел госприемку по упрощенной программе.

В серию ВАЗ-21099 запустили в конце 1990 года, и он сразу же стал хитом начала десятилетия. Автомобиль в лучшую сторону отличался от хэтчбеков дизайном передка (ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109 получили его в 1993 году): с длинными крыльями, без пластиковой маски-«клюва» и с удлиненной

Цена модели

ВАЗ-21099 был на 400 рублей дороже «девятки» – в 1990 году розничная стоимость седана составляла около 9 400 руб., однако совсем скоро цены «отпустили», а денежный эквивалент стали измерять не в национальной, а в американской валюте. При этом цена автомобиля уже не назначалась «сверху», а диктовалась спросом.

Автомобиль «Фиат Регата 75 Элеганца» – один из зарубежных аналогов ВАЗ-21099.

Интерьер салона автомобиля ВАЗ-21099. 1990 год.

крышкой капота. Для «девяносто девятой» разработали новую панель приборов, из-за формы получившую название «высокой». Но самое главное – машина получила багажник в виде третьего объема кузова!

Оформление задней части кузова вызвало немало споров – скошенный назад багажник вряд ли можно отнести к удачным дизайнерским решениям. Ссылки на зарубежные аналоги, например «Фиат Регату» (Fiat Regata), не выдерживают критики. Упомянутый итальянский автомобиль выпускался с 1983 по 1990 год. То есть его выпуск закончился тогда, когда выпуск ВАЗ-21099 только начался. Затянув начало производства седана, мы снова отстали на десятилетие. И если в 1991 году «девяносто девятая» еще поражала неискушенного отечественного автолюбителя свежестью форм, то спустя пять лет в потоке иномарок она выглядела уже откровенно устаревшей. Да и конструктивно решение задней части кузова оставляло желать лучшего. Прибавка в 20 см длины целиком и полностью пришлась на задний свес, благодаря чему увеличился объем багажника. Но при этом у багажного отделения сохранился высокий борт, характерный для хэтчбеков. В результате размеры проема багажника были ограничены, что накладывало определенные ограничения на габариты груза, который мог пройти внутрь. Например, большая коробка там теоретически могла разместиться, но протиснуть ее через узкий прямоугольный проем было невозможно. Зато ВАЗ-21099 сохранил возможность трансформации заднего сиденья – то есть, откинув его спинку, в багажнике можно было перевозить длинномеры, просунув их в салон.

В качестве силового агрегата на седан ВАЗ-21099 устанавливали как карбюраторные, так и инжекторные двигатели объемом 1,3 л, 1,5 л и 1,6 л. Совместно с двигателем устанавливали механическую 5-ступенчатую коробку передач, от 4-ступенчатой коробки отказались изначально.

В конце июня 2004 года в России прекратили выпуск модели ВАЗ-21099. За годы производства «девяносто девятую» экспортировали в различные страны под названиями Lada Sagona, Lada Forma, Lada Sable, Lada Diva, Lada Samara Saloon. Как и в случае с предыдущими моделями семейства «Самара», после снятия автомобиля с производства в России его выпуск продолжил украинский автомобильный завод ЗАЗ. На Украине ВАЗ-21099 выпускали из российских машинокомплектов, но под собственной маркой ЗАЗ-21099 до 2011 года.

ВАЗ-21099 на улице Тулы. 2016 год.

«Линкольн Континентал»: американская мечта

Этот автомобиль многие считают «автомобилем-мечтой». Большой, стильный, мощный, по-настоящему американский, он стал своего рода иконой стиля среди представительских лимузинов 1960-х годов.

Самым знаменитым автомобилем марки является, без сомнения, тюнингованный кабриолет SS-100-X. Именно в этой машине 22 ноября 1963 года в Далласе был убит 35-й президент США Джон Фицджеральд Кеннеди.

Четвертое поколение

Наибольший успех выпал четвертому поколению «Линкольн Континентал», выпускавшемуся в 1961–1969 годах. Оно оказалось весьма востребованным в киноиндустрии и по сей день пользуется повышенным вниманием коллекционеров. Шестидесятые годы в автомобилестроении характеризовались упрощением формы автомобилей. Их дизайн постепенно освобождался от влияния авиационной и ракетно-космической техники. Вырабатывался собственный автомобильный стиль дизайна, выражающий свойства и качества, присущие легковому автомобилю. Установилось господство простой, функциональной, гладкой формы кузова с рублеными обводами, минимумом украшений и лишних выступов.

Кабриолет «Линкольн Континентал». 1965 год.

Президентский лимузин «Линкольн Континентал» 1972 года.

После округлых классических линий середины прошлого столетия дизайнер Элвуд Энджел предложил совершенно новый образ для «Линкольн Континентал», который и породил впоследствии тот самый, узнаваемый стиль, еще долго использовавшийся американскими автопроизводителями. Примечательно, что изначально разработка предназначалась вовсе не для этой модели, а для «Форд Тандерберд» (Ford Thunderbird). Кузов модели стал на 380 мм короче, чем у предшественников. Его главным стилистическим элементом являлась модная облицовка передней части кузова с двумя никелированными V-образными решетками, соединенными горизонтальной планкой, и округлыми боковыми блоками для четырех фар. Машина имела семилитровый бензиновый двигатель V8 мощностью 300 л. с., автоматическую коробку передач, а также усилители тормозов и рулевого механизма. Однако самым узнаваемым признаком «Линкольн Континентал» четвертого поколения были задние двери, открывавшиеся вперед. Причем никакого эстетического замысла тут не было. Причина была полностью прагматичной. Колесная база не позволяла пассажирам с задних сидений комфортно выходить и заходить. Поэтому и возникло такое нестандартное для 1960-х годов решение.

Эмблема «Линкольн Континентал».

Что касается салона, то внутри появилось дерево. Ореховыми панелями были украшены внутренние элементы дверей, а также приборная панель. Стоит отметить, что на протяжении последующего десятилетия производитель не спешил вносить кардинальные изменения в дизайн авто. Это было обусловлено тем, что после реализованных 25 160 автомобилей 1961 года выпуска, автомобилисты, даже с появлением модели следующего года, продолжали активно приобретать прошлогоднюю модель.

Автомобиль президента

Изначально президентский автомобиль был обычным четырехдверным кабриолетом «Линкольн Континентал» цвета морской волны, его приобрели у рядового дилера за 7347 долларов, причем в рассрочку с выплатой 500 долларов в месяц. После покупки в 1961 году машину доставили в президентский гараж и серьезно модернизировали. Вариант модернизации разрабатывала компания «Гесс и Айзенхардт» (Hess & Eisenhardt) из города Цинциннати в штате Огайо, занимавшаяся переделкой и бронированием кузовов на заказ.

В первую очередь удлинили базу, добавив расстояние между передними и задними сиденьями. Задний дверной проем заметно сместился вперед, но способ открывания двери менять

Салон кабриолета «Линкольн Континентал». Фотография 2012 года.

не стали. С каждой стороны автомобиля под кузовом появились две короткие выдвижные подножки, на которых во время медленного движения президентского кортежа стояли сопровождавшие его секретные агенты. Еще два охранника несли службу на запятках – стояли на небольших площадках, размещенных с обеих сторон заднего бампера, и держались за стальные поручни на крышке багажника. В задней части салона находилось широкое сиденье для первого лица государства, которое при помощи гидропривода могло приподниматься на высоту до 27 см. В полостях внутри объемной перегородки хранились два дополнительных складных сиденья для сопровождающих или охранников.

В салоне имелись освещение, мощный отопитель, кондиционер, огнетушитель и световые индикаторы открытия и закрытия дверей. Комбинированная обивка была выполнена из натуральной темно-синей кожи, серой ворсовой ткани и котикового меха на поручнях сидений и дверных карманах.

15 июня 1961 года 6,5-метровый лимузин был доставлен в Белый дом. Автомобиль весил 3,5 т (на 720 кг тяжелее изначальной компоновки) и приводился в движение 350-сильным двигателем «Форд MEL» (Ford MEL). Будучи кабриолетом, «Линкольн Континентал» мог оборудоваться целым ассортиментом различных крыш – мягкой, жесткой (стальной), прозрачной и так далее, – но ни одна из них не была пуленепробиваемой. Забавно, но требования охраны президента включали, например, установку микрофонов, однако не включали бронирование.

В системе охраны президента автомобиль получил код SS-100-X.

Президент Дж. Кеннеди в лимузине «Линкольн Континентал» на главной улице Далласа за несколько минут до убийства. 22 ноября 1963 года.

Интерьер салона «Линкольн Континентал», седан 1964 года выпуска. Фотография 2016 года.

Исторический автомобиль

После выстрелов в Далласе автомобиль вернулся в Вашингтон. Уже в гараже Белого дома интерьер автомобиля был тщательно сфотографирован и запротоколирован специалистами, после чего машину очистили, перекрасили в черный цвет и... вернули в «Гесс и Айзенхардт» для бронирования. В формате бронемашины (крыша осталась съемной, но уже пуленепробиваемой) машина работала на президентские службы до 1978 года, после чего стала одним из экспонатов Музея Генри Форда в Детройте.

Автомобиль «Линкольн Континентал», в котором убили Джона Ф. Кеннеди, теперь хранится в Музее Генри Форда в Дирборне, пригороде Детройта, Мичиган. Фотография 2012 года.

В НОМЕРЕ 69

- СБОРКА ПОЛКИ ЗАДКА
- НЕМЕЦКАЯ ТРЕХТОНКА «ОПЕЛЬ БЛИЦ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ОБИВКА ПОЛКИ ЗАДКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!